

524599

Rec'd PCT/PTO 14 FEB 2005

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES  
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum  
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum  
11. März 2004 (11.03.2004)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer  
**WO 2004/020261 A1**

(51) Internationale Patentklassifikation<sup>7</sup>: **B60T 8/00**

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2003/002623

(22) Internationales Anmeldedatum:  
5. August 2003 (05.08.2003)

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

(30) Angaben zur Priorität:  
102 37 002.8 13. August 2002 (13.08.2002) DE

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von  
US): **ROBERT BOSCH GMBH** [DE/DE]; Postfach 30 02  
20, 70442 Stuttgart (DE).

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **BREITENBACHER,**  
**Juergen** [DE/DE]; Hauptstrasse 27, 73650 Winterbach  
(DE). **KLUG, Andreas** [DE/DE]; Abstatter Strasse 45,

74199 Untergruppenbach (DE). **STREHLE, Alfred**  
[DE/DE]; Jakob-Gauermann-Strasse 19, 70736 Fellbach  
(DE). **SHUNSAKU, Ono** [JP/JP]; Nokendai 6-32-9,  
Kanasawaku, Yokohama-City, 236-0057 Kanagawaken  
(JP).

(74) Gemeinsamer Vertreter: **ROBERT BOSCH GMBH;**  
Postfach 30 02 20, 70442 Stuttgart (DE).

(81) Bestimmungsstaaten (national): CN, US.

(84) Bestimmungsstaaten (regional): europäisches Patent (AT,  
BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR,  
HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK, TR).

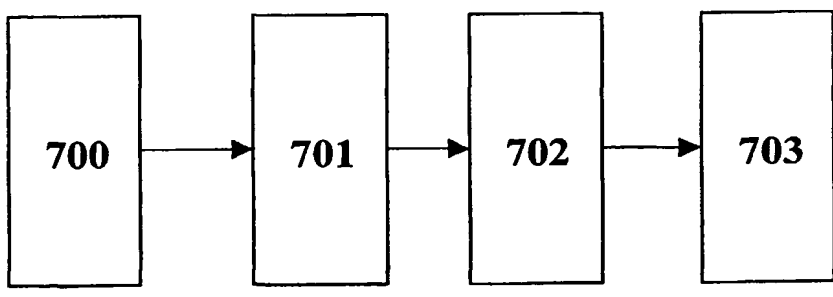
Veröffentlicht:

— mit internationalem Recherchenbericht

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Ab-  
kürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Co-  
des and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der  
PCT-Gazette verwiesen.

(54) Title: METHOD AND DEVICE FOR BRAKING TWO WHEELS OF A VEHICLE

(54) Bezeichnung: VERFAHREN UND VORRICHTUNG ZUR BREMSUNG ZWEIER RÄDER EINES FAHRZEUGS



(57) Abstract: The invention relates to a method for braking two wheels of an axis on a vehicle. According to said method, the value of the brake pressure in the wheel-brake cylinder associated with the first wheel is linked to the value of the brake pressure in the wheel-brake cylinder associated with the second wheel. The invention is characterised in that the link is achieved by means of the reducing hydraulic pressure differentials in the respective inlet

valves.

(57) Zusammenfassung: Verfahren zur Bremsung zweier Fahrzeugräder einer Achse, bei dem der Wert des Bremsdrucks im dem ersten Rad zugeordneten Radbremszylinder mit dem Wert des Bremsdrucks im dem zweiten Rad zugeordneten Radbremszylinder verknüpft ist, der Kern der Erfindung besteht darin, dass die Verknüpfung über die an den jeweiligen Einlassventilen abfallenden

WO 2004/020261 A1

5

10 Verfahren und Vorrichtung zur Bremsung zweier Räder eines Fahrzeugs

## Stand der Technik

15 Die Erfindung betrifft ein Verfahren und eine Vorrichtung zur Bremsung zweier  
Fahrzeugräder einer Achse.

Aus der DE 42 25 983 A1 ist ein Verfahren zur Bremsung von Fahrzeugrädern bekannt,  
bei dem zur Verringerung eines durch ein ABS erzeugten Giermoments der  
Bremsdruckaufbau an wenigstens einem Rad beeinflusst wird. Es wird der Bremsdruck  
20 an den Rädern einer Achse derart beeinflusst, dass die Differenz der Bremsdrücke einer  
Achse einen zulässigen Wert nicht überschreitet. Dieser maximal zulässige Wert wird  
von der Fahrzeuggeschwindigkeit und der Querschleunigung abhängig gemacht.

25 Die Merkmale der Oberbegriffe der unabhängigen Ansprüche sind der DE 42 25 983 A1  
entnommen.

## Vorteile der Erfindung

30 Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Bremsung zweier Räder eines Fahrzeugs, bei  
dem der Wert des Bremsdrucks im dem ersten Rad zugeordneten Radbremszylinder mit  
dem Wert des Bremsdrucks im dem zweiten Rad zugeordneten Radbremszylinder  
verknüpft ist.

Dabei ist die Verknüpfung über die an den jeweiligen Einlassventilen abfallenden  
hydraulischen Druckdifferenzen gegeben.

Eine vorteilhafte Ausgestaltung ist dadurch gekennzeichnet, dass

- der Spulenstrom durch das jeweilige Einlassventil ermittelt wird und
- daraus die am jeweiligen Einlassventil abfallenden Druckdifferenz ermittelt wird.

5

Eine vorteilhafte Ausgestaltung ist dadurch gekennzeichnet, dass mit der Kenntnis der am jeweiligen Einlassventil abfallenden Druckdifferenz auch der Spulenstrom durch das jeweilige Einlassventil bekannt ist. Damit wird eine besonders einfache und robuste Steuerung ermöglicht, da sich ein vorgegebener Strom wesentlich einfacher als eine vorgegebene Druckdifferenz einstellen lässt.

10

Eine vorteilhafte Ausgestaltung ist dadurch gekennzeichnet, dass

- aus der abfallenden Druckdifferenz am ersten der beiden Einlassventile die am zweiten der beiden Einlassventile abfallende gewünschte Druckdifferenz ermittelt wird,
- und daraus der zur Erzeugung der gewünschten Druckdifferenz am zweiten der beiden Einlassventile notwendige Spulenstrom ermittelt wird.

15

Wie bereits erwähnt ist eine Einstellung des für das zweite Einlassventil notwendigen Stromes auf einfache und robuste Weise möglich.

20

Eine vorteilhafte Ausgestaltung ist dadurch gekennzeichnet, dass

- der Spulenstrom durch das erste der beiden Einlassventile ermittelt wird und
- daraus die am ersten Einlassventil abfallende Druckdifferenz ermittelt wird.

25

Eine vorteilhafte Ausführungsform ist dadurch gekennzeichnet, dass der Spulenstrom aus einer das Einlassventil charakterisierenden Kennlinie entnommen bzw. ermittelt wird. Diese Kennlinie ist in einem Steuergerät in einfacher Art und Weise hinterlegbar.

30

Eine vorteilhafte Ausgestaltung ist dadurch gekennzeichnet, dass es sich bei der Kennlinie um eine den Zusammenhang zwischen der abfallenden Druckdifferenz und dem Spulenstrom charakterisierende Kennlinie handelt. Damit handelt es sich um eine Ventileigenschaft. Die Auswahl geeigneter Ventile kann dann vorteilhafterweise anhand der zugehörigen Kennlinie erfolgen.

Eine vorteilhafte Ausgestaltung ist dadurch gekennzeichnet, dass die Verknüpfung einen Maximalwert für die Differenz zwischen den an den jeweiligen Einlassventilen abfallenden Druckdifferenzen angibt. Durch die Vorgabe dieser maximalen Differenz als Nebenbedingung ist es möglich, ein übermäßig starkes Giermoment während eines ABS-Bremsvorganges zu vermeiden.

Eine weitere vorteilhafte Ausgestaltung ist dadurch gekennzeichnet, dass die Verknüpfung die Differenz zwischen den an den jeweiligen Einlassventilen abfallenden Druckdifferenzen angibt. Durch die Angabe der Differenz liegt bei bekanntem Druckabfall an einem Einlassventil der Druckabfall am anderen Einlassventil ebenfalls fest. Damit wird an diesem zweiten Einlassventil eine Steuerung anstelle einer Regelung ermöglicht. Eine Steuerung ist wesentlich unaufwendiger zu implementieren als eine Regelung.

Eine vorteilhafte Ausgestaltung ist dadurch gekennzeichnet, dass die Differenz zwischen den an den jeweiligen Einlassventilen abfallenden Druckdifferenzen abhängig vom vorliegenden Fahrzustand und/oder von der Zeit ist. Damit wird eine situationsabhängige Anpassung ermöglicht.

Eine vorteilhafte Ausführungsform ist dadurch gekennzeichnet, dass die beiden Räder zu derselben Achse gehören.

Die Vorrichtung zur Bremsung zweier Räder eines Fahrzeugs enthält

- dem jeweiligen Rad zugeordnete Radbremszylinder sowie
- dem jeweiligen Radbremszylinder zugeordnete Einlassventile.

Weiterhin sind Verknüpfungsmittel vorhanden, welche die an den jeweiligen Einlassventilen abfallenden hydraulischen Druckdifferenzen verknüpfen.

Eine vorteilhafte Ausgestaltung ist dadurch gekennzeichnet, dass die Verknüpfungsmittel so ausgestaltet sind, dass die Verknüpfung der Druckdifferenzen über eine Verknüpfung der Spulenströme durch die jeweiligen Einlassventile erfolgt.

Eine weitere vorteilhafte Ausgestaltung ist dadurch gekennzeichnet, dass es sich bei den Einlassventilen um Differenzdruckregelventile handelt.

Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind den Unteransprüchen zu entnehmen. Die beschriebenen Ausführungsformen des Verfahrens eignen sich selbstverständlich auch als Ausführungsformen der Vorrichtung und umgekehrt.

5

### Zeichnung

Ein Ausführungsbeispiel der Erfindung ist in den Zeichnungen 1 bis 8 dargestellt.

10

Fig. 1 zeigt eine Radbremse sowie ein Einlassventil in Form eines hydraulischen Schaltbildes.

Fig. 2 zeigt eine getaktete Ansteuerung des Einlassventils

15

Fig. 3 zeigt in allgemeiner Form die Ansteuerung eines Einlassventils.

Fig. 4 zeigt das Ventilverhalten und die Reaktion des zugehörigen Fahrzeugrades bei einer Ansteuerung des Ventils mit zu hohem und zu niedrigem Ansteuerstrom.

20

Fig. 5 zeigt das Ventilverhalten und die Reaktion des Fahrzeugrades bei einer speziellen Ansteuerung zur Vermeidung des Blockierens des betreffenden Rades.

Fig. 6 zeigt die an einem Rad des Fahrzeugs bei einem Bremsvorgang angreifenden Kräfte und Momente.

25

Fig. 7 zeigt den Ablauf des erfindungsgemäßen Verfahrens.

Fig. 8 zeigt den Aufbau der erfindungsgemäßen Vorrichtung.

30

### Ausführungsbeispiele

Ein hydraulisches Bremssystem ist beispielsweise aus der DE 197 12 889 A1 (dies entspricht der US 6,273,525 B1) bekannt.

Einen Ausschnitt aus einem Hydraulikkreis zeigt Fig. 1 des vorliegenden Dokuments. Dabei kennzeichnet Block 100 ein Einlassventil, Block 102 kennzeichnet die Radbremse,  $\Delta p$  kennzeichnet den entlang des Einlassventils abfallenden Druck. Dabei wird das  
5 Einlassventil über eine Spannung  $u(t)$  oder einen Strom  $i(t)$  angesteuert.

Beim Einlassventil handelt es sich bei der vorliegenden Erfindung um ein Druckdifferenzregelventil bzw. ein lineares Magnetventil (LMV). Dieses hat die Eigenschaft, dass der Spulenstrom durch das Einlassventil proportional zur  
10 Druckdifferenz  $\Delta p$  ist, welche entlang des Einlassventils abfällt. Dabei hat das Einlassventil die beiden folgenden Grenzzustände:

- bei einem kleinen Spulenstrom ist es geöffnet und damit  $\Delta p = 0$ .
- Bei einem großen Spulenstrom ist es geschlossen und es findet kein Durchfluss von Bremsflüssigkeit bzw. des Bremsmediums statt.

15 Druckregelnde Einlassventile lassen sich durch zwei wesentliche Eigenschaften charakterisieren:

1. einen statischen Zusammenhang zwischen der Ventilbestromung und der eingeregelter Druckdifferenz ( $i$ - $\Delta p$ -Kennlinie) und
- 20 2. ein dynamisches Einschwingverhalten. Dies lässt sich durch ein Verzögerungsglied erster Ordnung recht gut beschreiben, wobei die Zeitkonstante eine Funktion des angeschlossenen hydraulischen Volumens ist .

Eine getaktete Betriebsweise eines solchen Ventils ist in Fig. 2 dargestellt. Dabei ist in  
25 Abszissenrichtung die Zeit  $t$  und in Ordinatenrichtung der Strom  $i(t)$  dargestellt. Der Strom  $i(t)$  wechselt dabei zwischen einem kleinen und einem großen Wert, entsprechend wechselt das Einlassventil zwischen den Zuständen „offen“ und „geschlossen“ mit negativen Folgen wie Geräuschentwicklung und hoher mechanischer Ventilbelastung.

30 Die charakteristische  $i$ - $\Delta p$ -Kennlinie eines Einlassventils ist in Fig. 3 dargestellt. Darin ist entlang der Abszisse der Strom  $i$  durch die Spule des Einlassventils und entlang der Ordinate die Druckdifferenz  $\Delta p$ , auf welche sich das Einlassventil einregelt, dargestellt. Bei kleinen Strömen  $0 < i < i_1$  ist das Ventil offen und damit  $\Delta p = 0$ . Zwischen  $i_1$  und  $i_2$

wächst  $\Delta p$  näherungsweise linear an. Beim Strom  $i_2$  ist die durch das Einlassventil maximal regelbare Druckdifferenz  $\Delta p$  erreicht. Die Druckdifferenz  $\Delta p$  ist die Differenz zwischen dem Druck am Eingang des Einlassventils und dem Druck am Ausgang des Einlassventils.

5

Das Befüllen des Radbremszylinders mit dem Bremsmedium und damit die Erzeugung von Bremsdruck wird nun anhand von Fig. 3 erklärt.

10

- Zunächst sei das Einlassventil geschlossen und es liege der Druck  $p_0$  zwischen der Zuführung zum Einlassventil und dem Radbremszylinder an.
- Dabei fliesse beispielsweise ein Strom  $i > i_2$ .
- Nun soll der Druck im Radbremszylinder erhöht werden. Dies geschieht durch Öffnen des Einlassventils.
- Dazu wird der Strom  $i$  ausgehend vom Wert  $i_2$  zeitlich rampenförmig verringert. In Fig. 3 bewegt sich der Zustand dann entlang der strichlierten Linie nach links.
- Es fällt solange die Druckdifferenz  $\Delta p$  entlang des Einlassventils ab, bis derjenige Stromwert erreicht ist, bei dem die strichlierte Linie die durchgezogen eingezeichnete Kennlinie des Einlassventils schneidet.
- Nun bewegt sich der Zustand des Einlassventils entlang der Kennlinie auf den Punkt  $\Delta p = 0$  zu. Dabei muß dieser Punkt nicht zwangsläufig erreicht werden. Das bedeutet anschaulich, daß sowohl der Strom als auch die Druckdifferenz zeitlich abnehmen. Durch die hinreichend langsame Rücknahme des Stroms wird das Ventil dabei im statischen Gleichgewicht betrieben. Das bedeutet, dass sich das Ventil stets in einem statisch eingeschwungenen Zustand befindet und sich der Zustand des Ventils entlang der in Fig. 3 eingezeichneten Kennlinie bewegt.
- Dabei öffnet das Einlassventil und der Druck im Radbremszylinder wächst kontinuierlich an.

20

25

Dieser Öffnungsvorgang kann beispielsweise durch eine linear abfallende Stromrampe erreicht werden.

30

Die Bewegung des Zustandes des Ventils entlang der Kennlinie bedeutet, dass das Einlassventil während des Druckaufbaus im Radbremszylinders ausschließlich im statisch eingeschwungenen Zustand betrieben wird. Eine solche Betriebsweise ist in der Physik

auch unter dem Stichwort „adiabatisch“ bekannt: Der Öffnungsvorgang durchläuft eine Sequenz von statischen Zuständen.

Hierbei ist es unerheblich, ob die Ventilbestromung durch Stromvorgabe oder Spannungsvorgabe entweder kontinuierlich oder durch Puls/Pause-Ansteuerung erfolgt. Die Puls-Pause-Ansteuerung sollte dabei jedoch so hochfrequent sein, dass das Druckdifferenzregelventil den hochfrequenten Schaltvorgängen nicht folgen kann, sondern lediglich dem Mittelwert der Puls-Pause-Ansteuerung folgt. Hierbei wird die physikalische Eigenschaft ausgenutzt, dass sich der Spulenstrom nicht sprunghaft verändern kann.

Die beschriebene Ansteuerung des Ventils hat neben dem verbesserten Schaltverhalten den zusätzlichen Vorteil, dass über die  $i$ - $\Delta p$ -Kennlinie zusätzlich bei bekanntem Strom auch die Druckdifferenz  $\Delta p$  bekannt ist. Diese Zusatzinformation  $\Delta p$  steht damit auch für ABS-, ESP- oder ASR-Regelung zur Verfügung.

(ABS = Antiblockiersystem, ASR = Antriebsschlupfregelung, ESP = „Electronic Stability Program“)

Bei der Verwendung der vorstehend beschriebenen Regelung über die  $i$ - $\Delta p$ -Kennlinie stellt sich neben dem Zeitpunkt des Druckaufbaus noch die Frage, mit welchem Strom das Ventil zu Beginn des Druckaufbaus angesteuert wird. Dazu gibt es zwei Möglichkeiten:

1. In vielen Fahrdynamikregelungssystemen (z.B. ESP) ist der Vordruck im Bremskreis über die im Fahrzeug vorhandene Sensorik bekannt. Mit einem Raddruckmodell kann der aktuelle Bremsdruck im Radbremszylinder berechnet werden. Aus der Kenntnis des Vordrucks und des aktuellen Bremsdrucks im Radbremszylinder kann die aktuelle (am Einlassventil abfallende) Druckdifferenz berechnet werden. Daraus kann über die  $i$ - $\Delta p$ -Kennlinie der notwendige Öffnungsstrom bestimmt werden.
2. In vielen Systemen (z.B. bei vielen ABS-Systemen) ist der Vordruck im Bremskreis nicht bekannt. Die für diesen Fall vorgesehene Abhilfe über die Ausnutzung der druckdifferenzregelnden Eigenschaften der Einlassventile (auch ohne Kenntnis des Vordrucks) wird im folgenden beschrieben.



Ein Druckaufbau findet bei den betrachteten ESP- und ABS-Systemen immer aus einer Phase des Druckhaltens heraus statt, d.h. einer Druckaufbauphase (im Radbremszylinder) geht stets eine Phase mit konstantem Druck im Radbremszylinder voraus. In der Druckhaltephase ist die Ventilbestromung unerheblich, solange sie nur groß genug ist, um das Einlassventil zu sperren. Zum unmittelbaren Beginn des Druckaufbaus muss ein Ventilstrom eingestellt werden, der der aktuell anliegenden Druckdifferenz entspricht. Ist dieser Stromwert falsch, dann ergeben sich die beiden folgenden Fälle:

Fall 1:

Ist der Strom zu klein (d.h. die am Einlassventil abfallende Druckdifferenz sinkt sehr schnell ab), dann findet ein Druckaufbau mit ungewollt großem Aufbaugradienten statt. Dieser führt zu einer unruhigen Regelung, in der Folge auch zu einem großen Radschlupf und zu einem schlecht lenkbaren Fahrzeug. Dieser Sachverhalt ist der oberen Abbildung von Fig. 4 dargestellt. Dabei ist in Abszissenrichtung die Zeit  $t$  aufgetragen, in Ordinateurichtung sind der Ventilstrom  $i$ , die Radumfangsgeschwindigkeit  $v$  sowie der Druck  $p$  im entsprechenden Radbremszylinder aufgetragen. Sofort nach dem Einschalten des Stromes findet, wie bei Punkt 401 ersichtlich, ein rascher Druckaufbau statt. Dies führt zu einem entsprechend starken Einbruch der Radumfangsgeschwindigkeit (402) und als Folge davon zu einem Ansprechen der ABS-Regelung. Die ABS-Regelung erhöht den Strom durch das Einlassventil sprunghaft (404). Dies führt zu einem Schließen des Einlassventils. Damit wächst der Druck im Radbremszylinder nicht mehr weiter an. Der (sehr langsame) Druckabbau im Radbremszylinder erfolgt durch das Öffnen des entsprechenden Auslassventils.

Fall 2:

Ist der Strom zu groß, dann wird der Druckaufbau solange verzögert, bis sich Ventilstrom (und damit die maximal sperrbare Druckdifferenz) und Druckdifferenz im Gleichgewicht befinden. In dieser Zeit ist die Bremskraft zu klein und das Fahrzeug verzögert nicht optimal. Dies ist graphisch in der unteren Abbildung von Fig. 4 dargestellt, deren Achsen und eingezeichnete Kurven analog zur oberen Abbildung beschriftet sind. Der Strom  $i$  ist zu groß (Pfeil 410), deshalb wird die Druckdifferenz  $\Delta p$  zu lange gehalten und nicht sofort abgebaut. Die Bremsdruckerhöhung im Radbremszylinder erfolgt daher erst sehr spät (siehe Pfeil 411).

Eine mögliche alternative Ansteuerung des Einlassventils ist in Fig. 5 dargestellt. Die Achsen sind analog zu Fig. 4 beschriftet. Das Ansteuerungsverfahren läuft dabei in den im folgenden beschriebenen Schritten ab.

5        Schritt 1:

Aus einer Druckhaltephase heraus wird der Stromwert ausgehend von einem zunächst zu hohen Wert rampenförmig verringert. Zum auf der Zeitachse mit (1) gekennzeichneten Zeitpunkt wird das Kräftegleichgewicht am Ventil erreicht, hier beginnt der Druckaufbau. Dies ist am Anwachsen der Drucks  $p$  im Radbremszylinder in der untersten der eingezeichneten Kurven ersichtlich.

10

Es soll hier betont werden, dass in einem System ohne Raddrucksensorik dieser Zeitpunkt nicht beobachtet werden kann.

Schritt 2:

15

Der Strom wird weiter abgesenkt mit einem Gradienten, welcher (vermittelt über die  $i$ - $\Delta p$ -Kennlinie) den Druckaufbauerfordernissen des ABS-Reglers nachkommt, jedoch so langsam, dass sich das Einlassventil (wie vorstehend beschrieben) immer im statisch eingeschwungenen Zustand befindet. Diese Phase findet entlang der Zeitachse zwischen den eingezeichneten Zeitpunkten (1) und (3) statt.

20

Schritt 3:

Die Absenkung des Stromes führt (wie erwähnt) zu einem Anstieg des Drucks im Radbremszylinder (siehe Anwachsen von  $p$  in Fig. 5) und zu einer wachsenden Instabilität des Rades. Dies drückt sich in der raschen Abnahme der

25

Radumfangsgeschwindigkeit aus, wie es in der mit  $v$  gekennzeichneten Kurve in Fig. 5 dargestellt ist. Damit entfernt sich die Kurve der Radumfangsgeschwindigkeit ( $v$ ) immer mehr von der (strichliert eingezeichneten) Kurve der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit (das ist die strichliert eingezeichnete Gerade), wie es beispielsweise in Punkt 501 sichtbar ist.

30

Die Radumfangsgeschwindigkeit  $v$  wird zunehmend kleiner gegenüber der Fahrzeuglängsgeschwindigkeit, das bedeutet anschaulich, dass zunehmender Bremschlupf des Rades vorliegt.

Der Punkt maximaler Längskraft ist zum Zeitpunkt (3) erreicht, der Radbremszylinder ist mit dem Blockierdruck  $p_{\text{block}}$  beaufschlagt. Am Einlassventil fällt zugleich die Druckdifferenz  $\Delta p_{\text{instab}}$  ab. Der Wert des Blockierdrucks  $p_{\text{block}}$  ist nicht bekannt,

jedoch gilt zum Zeitpunkt (3) für die entlang des Einlassventils abfallende Druckdifferenz  $\Delta p_{\text{instab}}$  die Beziehung

$$\Delta p_{\text{instab}} = p_{\text{hz}} - p_{\text{block}} .$$

$p_{\text{hz}}$  ist dabei der Druck im Hauptbremszylinder. Der zur Druckdifferenz  $\Delta p_{\text{instab}}$  gehörende Strom ist bekannt und damit über die  $i$ - $\Delta p$ -Kennlinie die Druckdifferenz  $\Delta p_{\text{instab}}$ .

#### Schritt 4:

Im folgenden wird wegen der Instabilität der Räder ein Druckabbau durchgeführt. Dieser Druckabbau dauert so lange, bis die beobachtete Raddynamik zeigt, dass das Rad wieder stabil wird, d.h. eine Schlupfschwelle unterschreitet. Der Druckabbau erfolgt dadurch, dass das Einlassventil geschlossen wird (über einen großen Ventilstrom, erreicht durch den schnellen Stromanstieg 504 in Fig. 5) und das Auslassventil geöffnet wird.

Anschließend erfolgt eine Druckhaltephase zwischen den Zeitpunkten (3) und (4) (Einlassventil und Auslassventil geschlossen), bis der gewünschte Zeitpunkt für einen erneuten Druckaufbau erreicht ist. Dies ist der Zeitpunkt (4) in Fig. 5. Zu diesem Zeitpunkt liegt wieder ein stabiles Radverhalten vor.

#### Schritt 5:

Für den erneuten Druckaufbau muß zuerst der Startwert des Stromes (503 in Fig. 5) ermittelt werden. Bei der Ermittlung dieses Startwertes werden die folgenden Annahmen gemacht:

- Der Reibwert der Straße und damit der Blockierdruck war innerhalb des letzten Regelungszyklus näherungsweise konstant
- Der Vordruck war innerhalb des letzten Regelungszyklus näherungsweise konstant.
- Der Abbau der am Einlassventils abfallenden Druckdifferenz um den Betrag  $\Delta p_{\text{abbau}}$ , welcher zur Stabilisierung des Rades notwendig ist, ist reibwertunabhängig immer näherungsweise konstant. Der Wert  $\Delta p_{\text{abbau}}$  kennzeichnet (wie in Fig. 5 eingezeichnet) die Druckdifferenz zwischen dem Punkt, an dem der statische Betrieb des Einlassventils einsetzt und dem Punkt, an dem der statische Betrieb des Einlassventils endet. In Fig. 5 ist die Größe  $\Delta p_{\text{abbau}}$  der Stromkurve  $i$  zugeordnet. Dies erklärt sich dadurch, dass beim statischen Betrieb des

Einlassventils ein linearer Zusammenhang zwischen dem Strom  $i$  und der am Ventil abfallenden Druckdifferenz  $\Delta p$  besteht.

Damit lässt sich die am Einlassventil abfallende Druckdifferenz beim Beginn des Druckaufbaus anhand der Gleichung

$$\Delta p_{\text{start}} = \Delta p_{\text{instab}} + \Delta p_{\text{abbau}}$$

ermitteln. Diese Formel wird anschaulich durch die Vorstellung verständlich, dass

- $\Delta p_{\text{instab}}$  der bei eintretender Instabilität am Ventil abfallende Druck ist und
- $\Delta p_{\text{abbau}}$  diejenige Druckdifferenz ist, um welche der am Anfang des Regelungszyklus am Ventil abfallende Druck infolge des Öffnungsvorganges des Ventils reduziert wurde.

Der Startwert des Stromes beim Druckaufbau ergibt sich wieder aus der  $i$ - $\Delta p$ -Kennlinie.

Damit wird es durch das beschriebene Verfahren ermöglicht, bei Beginn des Druckaufbaus im Radbremszylinder mit dem Strom recht genau auf denjenigen Wert zu springen, dessen darauf folgende Verringerung unmittelbar zu einer Verringerung der am Ventil abfallenden Druckdifferenz führt.

In Fig. 6 ist ein Fahrzeug 600 dargestellt, welches sich mit der Geschwindigkeit  $v$  nach rechts bewegt. Am Fahrzeug werde ein ausgewähltes Rad 601 betrachtet. Auf dieses Rad wirke über die Fahrzeugbremse das Bremsmoment  $M_b$ . Beim im Rad 602 eingezeichneten halbkreisförmigen Pfeil handelt es sich um die Wirkrichtung des Bremsmoments  $M_b$ .

Die Konsequenzen kann man sich anhand des folgenden Gedankenganges klarmachen:

- Neben dem Bremsmoment  $M_b$  wirkt zusätzlich noch die von der Straße aufgebrachte Kraft  $F_s$  auf das Rad.
- Das Bremsmoment  $M_b$  wirkt verzögernd auf das Rad, die Kraft  $F_s$  wirkt jedoch dieser Verzögerung entgegen.
- Die Kraft  $F_s$  kann einen Grenzwert, welcher vom Kontakt Reifen-Straßenoberfläche abhängt, nicht überschreiten. Wird dieser Wert überschritten, dann geht die Reibung sofort von Haftreibung in Gleitreibung über: Das Bremsmoment kann nicht mehr von der Kraft  $F_s$  kompensiert werden. Die Folge ist ein Blockieren des Rades.

Diese hier beschriebenen physikalischen Grundlagen werden nun auf den Fall eines Fahrzeugs angewandt, welches sich auf einer Fahrbahn mit links und rechts sehr unterschiedlichen Reibungskoeffizienten bewegt ( $\mu$ -Split) und stark abgebremst wird. Das im Fahrzeug vorhandenen ABS-System kann nun beispielsweise versuchen, die Bremskraft an beiden Rädern auf den maximal möglichen Wert einzustellen,

- welcher auf der Fahrzeugseite mit niedrigem Reibwert gering ist und
- welcher auf der Fahrzeugseite mit hohem Reibwert groß ist.

Als Folge der ungleichen Bremskräfte entsteht ein resultierendes Giermoment um die Hochachse des Fahrzeugs. Dieses Giermoment erzeugt eine Drehbewegung des Fahrzeugs in Richtung des höheren Reibwerts, welche der Fahrer durch Lenkbewegungen ausgleichen muss. Stabilitätsfördernd wirkt hier ein Absenken des Bremsdrucks auf der Seite des höheren Reibwertes. Hier sollte ein Druck eingestellt werden, welcher in seiner Größe zwischen dem Druck auf der Seite mit dem kleineren Reibwert (dann tritt kein Giermoment mehr auf, es liegt jedoch nur ein schwacher Bremsvorgang vor) und dem maximal möglichen Druck auf der Seite mit dem hohen Reibwert (dann wird mit maximaler Intensität abgebremst, es tritt jedoch ein starkes Giermoment auf) liegt.

Die Grundidee der Erfindung besteht darin, dass an einem Rad des Fahrzeugs der Bremsdruck beispielsweise gemäß dem beschriebenen Regelungsverfahren eingestellt wird. Bei diesem Verfahren ist zu jeder Zeit der elektrische Strom durch die Spule des Einlassventils bekannt.

Dieses Rad wird im folgenden als „geregeltes Rad“ bezeichnet, das andere Rad an dieser Achse wird im folgenden als „gesteuertes Rad“ bezeichnet.

Das Einlassventil des geregelten Rades fließe der Strom  $i_{\text{regel}}$ , am zugehörigen Einlassventil falle die Druckdifferenz  $\Delta p_{\text{regel}}$  ab. Ausgehend von der Druckdifferenz  $\Delta p_{\text{regel}}$  wird die am Einlassventil eines anderen Rades (d.h. des gesteuerten Rades) abfallende Druckdifferenz  $\Delta p_{\text{steuer}}$  gesteuert. Beim anderen Rad kann es sich um ein beliebiges Rad, aber auch um das andere Rad auf derselben Achse wie das geregelte Rad handeln.

Dies kann beispielsweise anhand der Vorschrift

$$\Delta p_{\text{steuer}} = \Delta p_{\text{regel}} - p_{\text{diff}}$$

erfolgen. Damit liegt der Wert von  $\Delta p_{\text{steuer}}$  fest und anhand des Stromes durch das zugehörige Einlassventil kann diese gewünschte Druckdifferenz eingestellt (d.h. gesteuert) werden.

5       Damit ergibt sich der folgende Ablauf des Verfahrens:

1. Der Strom  $i_{\text{regel}}$  durch das Einlassventil des geregelten Rades ist bekannt.
2. Über die  $i$ - $\Delta p$ -Kennlinie ist die am Einlassventil des geregelten Rades abfallende Druckdifferenz  $\Delta p_{\text{regel}}$  bekannt.
3. Anhand beispielsweise einer Vorschrift  $\Delta p_{\text{steuer}} = \Delta p_{\text{regel}} - p_{\text{diff}}$  ist die am  
10       Einlassventil des gesteuerten Rades abfallende Druckdifferenz  $\Delta p_{\text{steuer}}$  bekannt.
4. Über die  $i$ - $\Delta p$ -Kennlinie ist der benötigte Strom  $i_{\text{steuer}}$  durch das Einlassventil des gesteuerten Rades bekannt.

Die  $i$ - $\Delta p$ -Kennlinie kann bei beiden betrachteten Einlassventilen unterschiedlich oder identisch sein.

15

Der Wert von  $p_{\text{diff}}$  kann dabei beispielsweise zeitabhängig und/oder fahrzustandsabhängig gewählt werden.

20

Beispielsweise ist es möglich, mit einem Wert  $p_{\text{diff}} = 0$  bei Regelbeginn zu starten und dann  $p_{\text{diff}}$  gemäß einer linearen Funktion zeitlich zu erhöhen.

25

In einer weiteren Ausführungsform ist vorgesehen, zwei Räder (beispielsweise die beiden Räder derselben Achse) bzgl. der am Einlassventil abfallenden Druckdifferenz individuell zu regeln. Als Folge der ABS-Regelung wird sich an jedem Rad die infolge des Kontaktes Reifen-Fahrbahn maximale Bremskraft einregeln. Insbesondere bei Vorliegen einer  $\mu$ -Split-Fahrbahn sind diese Bremskräfte sehr unterschiedlich und es entsteht damit

- zwar der kürzeste Bremsweg,
- jedoch auch ein unerwünschtes Giermoment.

30

Deshalb ist es hier sinnvoll eine Beziehung

$$\Delta p_{\text{steuer}} = \Delta p_{\text{regel}} - p_{\text{diffmax}}$$

als Nebenbedingung für die Regelung der beiden Räder zu verwenden. Dabei ist

$\Delta p_{\text{steuer}}$  die am Rad mit dem niedrigeren Reibwert abfallende Druckdifferenz. Am Rad mit dem höheren Reibwert findet eine eigenständige Regelung mit der Nebenbedingung

statt, dass der am dortigen Einlassventil abfallende Bremsdruck  $\Delta p_{\text{regel}}$  den Wert  $\Delta p_{\text{regel\_max}} = \Delta p_{\text{steuer}} + p_{\text{diffmax}}$  nicht überschreiten darf. Damit wird sichergestellt, dass am Rad mit dem höheren Reibwert auch eine höhere Bremskraft abgesetzt wird, über die Nebenbedingung wird jedoch eine zu starke Bremskraftdifferenz (und damit ein zu starkes Giermoment) verhindert.

Diese Lösung bietet einen sinnvollen Kompromiss zwischen dem Erreichen des kürzestmöglichen Bremswegs und dem Vermeiden einer Gierbewegung.

Der Ablauf des erfindungsgemäßen Verfahrens ist in Fig. 7 dargestellt.

Beim Start des Verfahrens in Block 700 ist der Strom  $i_{\text{regel}}$  durch das geregelte Einlassventil vorgegeben. Daraus wird anschließend in Block 701 der zugehörige Druckabfall  $\Delta p_{\text{regel}}$  anhand der Ventilkennlinie ermittelt. Anschließend wird in Block 702 der Druckabfall  $\Delta p_{\text{steuer}}$  am gesteuerten Einlassventil ermittelt. Anhand der Kennlinie des gesteuerten Einlassventils ist damit anschließend in Block 703 auch der Spulenstrom durch das gesteuerte Einlassventil bekannt.

Der Aufbau der erfindungsgemäßen Vorrichtung ist in Fig. 8 dargestellt. Dabei kennzeichnet Block 802 die Verknüpfungsmittel, welche beispielsweise als ABS-Steuergerät ausgebildet sind. Die Verknüpfungsmittel 802 senden elektrische Ströme  $i_{\text{regel}}$  und  $i_{\text{steuer}}$  an die Einlassventile 801 und 802. Bei den doppelt gezogenen Leitungen (||) handelt es sich um hydraulische Leitungen. Über solche Leitungen

- ist das Einlassventil 801 mit dem Radbremszylinder 804 und dem Hauptbremszylinder 800 verbunden und
- ist das Einlassventil 803 mit dem Radbremszylinder 805 und dem Hauptbremszylinder 800 verbunden.

Dadurch wird über die elektrischen Ströme eine Kontrolle der am jeweiligen Einlassventil abfallenden hydraulischen Druckdifferenz ermöglicht.

Selbstverständlich erstreckt sich die Erfindung auf die Bremsung von drei und mehr Rädern eines Fahrzeugs. Die beschriebene Bremsung eines geregelten und eines gesteuerten Rades lässt sich beispielsweise auch auf drei Räder ausdehnen, indem ein geregeltes Rad und zwei verschiedene (davon abhängige) gesteuerte Räder betrachtet werden.

5

## 10 Ansprüche

1. Verfahren zur Bremsung zweier Räder eines Fahrzeugs, bei dem der Wert des Bremsdrucks im dem ersten Rad zugeordneten Radbremszylinder (804) mit dem Wert des Bremsdrucks im dem zweiten Rad zugeordneten Radbremszylinder (805) verknüpft ist,

15

dadurch gekennzeichnet,  
dass die Verknüpfung über die an den jeweiligen Einlassventilen (801, 803) abfallenden hydraulischen Druckdifferenzen ( $\Delta p_{\text{regel}}$ ,  $\Delta p_{\text{steuer}}$ ) gegeben ist.

20

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass

- aus der abfallenden Druckdifferenz ( $\Delta p_{\text{regel}}$ ) am ersten der beiden Einlassventile (801) die am zweiten der beiden Einlassventile (803) abfallende gewünschte Druckdifferenz ( $\Delta p_{\text{steuer}}$ ) ermittelt wird,
- und daraus der zur Erzeugung der Druckdifferenz ( $\Delta p_{\text{steuer}}$ ) am zweiten der beiden

25

Einlassventile (803) notwendige Spulenstrom ( $i_{\text{steuer}}$ ) ermittelt wird.

3. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass

- der Spulenstrom ( $i_{\text{regel}}$ ) durch das erste der beiden Einlassventile (801) ermittelt wird und
- daraus die am ersten Einlassventil (801) abfallende Druckdifferenz ( $\Delta p_{\text{regel}}$ ) ermittelt wird.

30



4. Verfahren nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, dass die Ermittlung der am am ersten Einlassventil (801) abfallenden Druckdifferenz ( $\Delta p_{\text{regel}}$ ) aus dem Spulenstrom ( $i_{\text{regel}}$ ) durch Auswertung einer Kennlinie erfolgt.

5 5. Verfahren nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Spulenstrom ( $i_{\text{steuer}}$ ) aus einer das zweite Einlassventil charakterisierenden Kennlinie ermittelt wird.

6. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass es sich bei der Kennlinie um eine den Zusammenhang zwischen der abfallenden Druckdifferenz ( $\Delta p_{\text{steuer}}$ ) und dem Spulenstrom ( $i_{\text{steuer}}$ ) charakterisierende Kennlinie handelt.

7. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Verknüpfung einen Maximalwert ( $p_{\text{diffmax}}$ ) für die Differenz zwischen den an den jeweiligen Einlassventilen abfallenden Druckdifferenzen ( $\Delta p_{\text{regel}}$ ,  $\Delta p_{\text{steuer}}$ ) angibt

8. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Verknüpfung die Differenz ( $p_{\text{diff}}$ ) zwischen den an den jeweiligen Einlassventilen abfallenden Druckdifferenzen ( $\Delta p_{\text{regel}}$ ,  $\Delta p_{\text{steuer}}$ ) angibt.

9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Differenz ( $p_{\text{diff}}$ ) zwischen den an den jeweiligen Einlassventilen abfallenden Druckdifferenzen ( $\Delta p_{\text{regel}}$ ,  $\Delta p_{\text{steuer}}$ ) abhängig vom vorliegenden Fahrzustand und/oder von der Zeit ist.

10. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die beiden Räder zu derselben Achse gehören.

11. Vorrichtung zur Bremsung zweier Räder eines Fahrzeugs,

- welche dem jeweiligen Rad zugeordnete Radbremszylinder enthält,
- welche dem jeweiligen Radbremszylinder zugeordnete Einlassventile enthält,

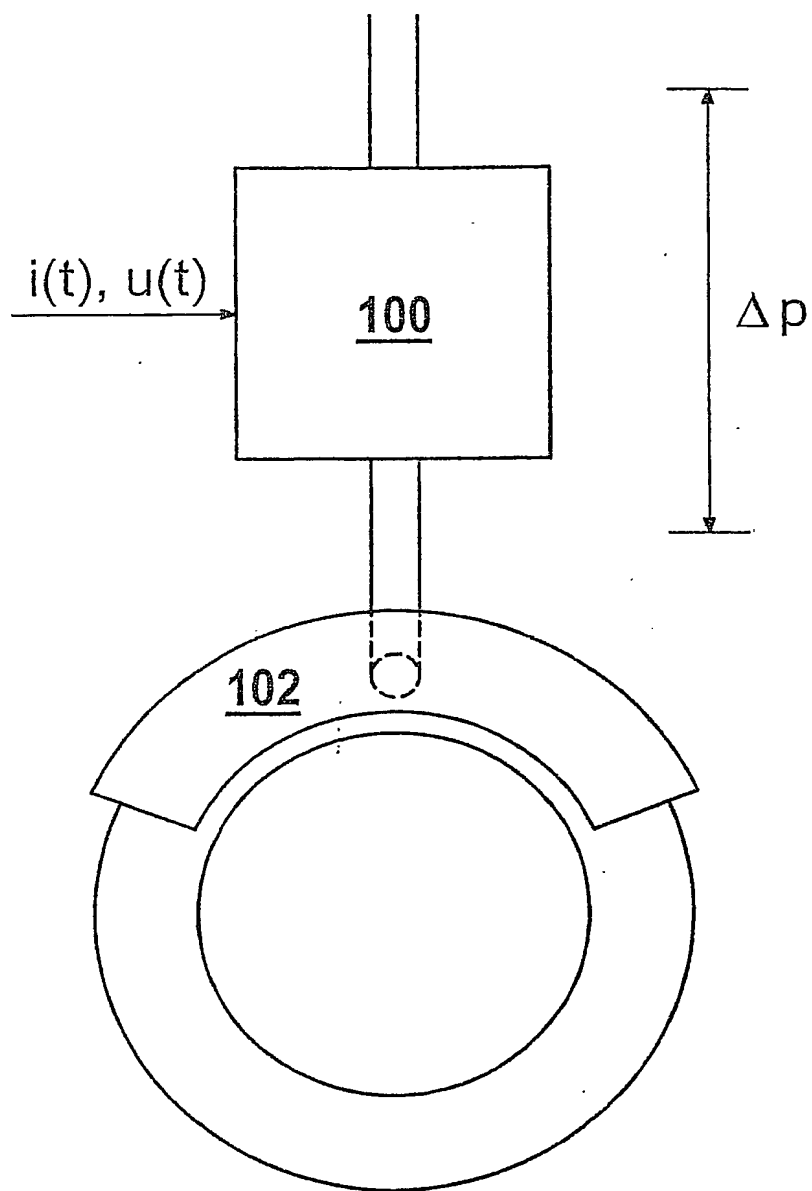
dadurch gekennzeichnet,

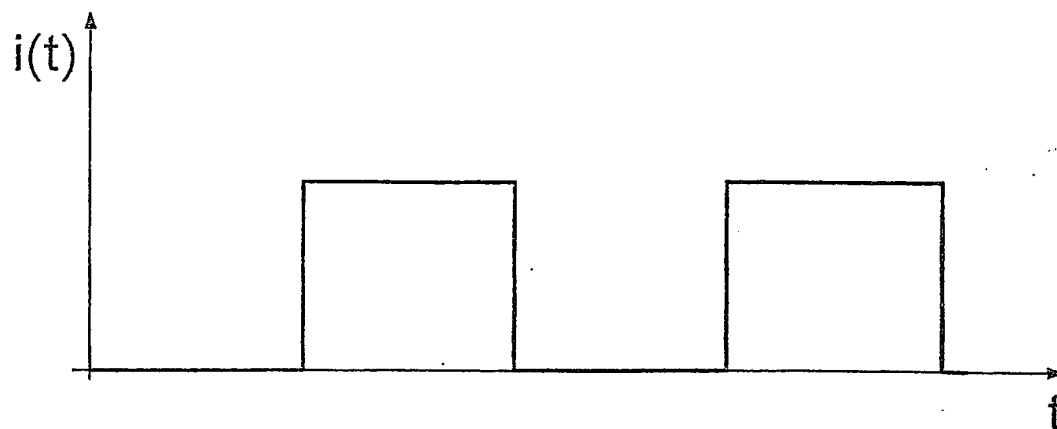
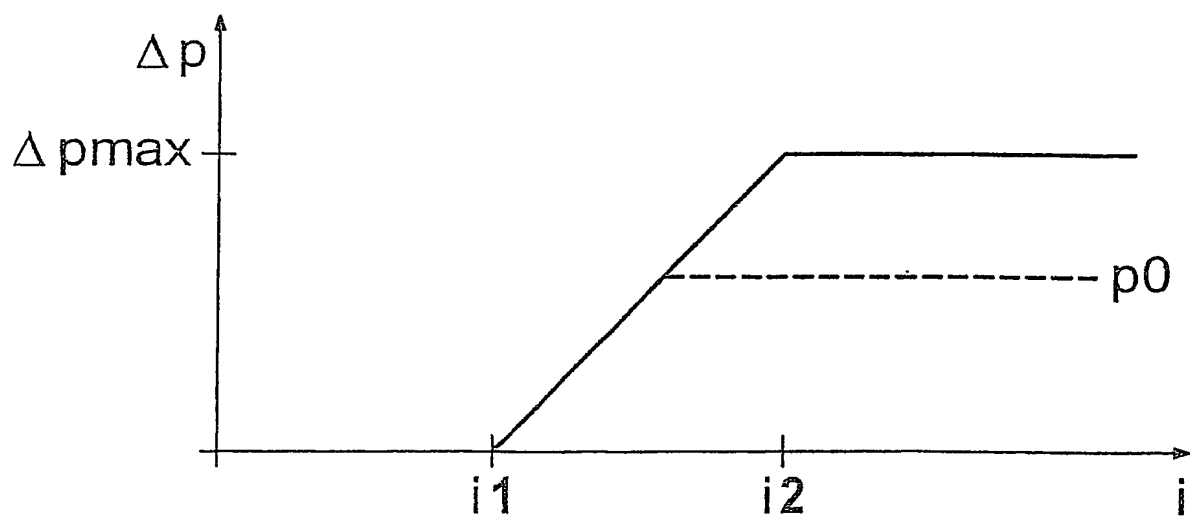
dass Verknüpfungsmittel vorhanden sind, welche die an den jeweiligen Einlassventilen abfallenden hydraulischen Druckdifferenzen ( $\Delta p_{\text{regel}}$ ,  $\Delta p_{\text{steuer}}$ ) verknüpfen.

12. Vorrichtung nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass die Verknüpfungsmittel so ausgestaltet sind, dass die Verknüpfung der Druckdifferenzen ( $\Delta p_{\text{regel}}$ ,  $\Delta p_{\text{steuer}}$ ) über eine Verknüpfung der Spulenströme durch die jeweiligen Einlassventile erfolgt.

5

13. Vorrichtung nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass es sich bei den Einlassventilen um Differenzdruckregelventile handelt.

**FIG. 1**

**FIG. 2****FIG. 3**

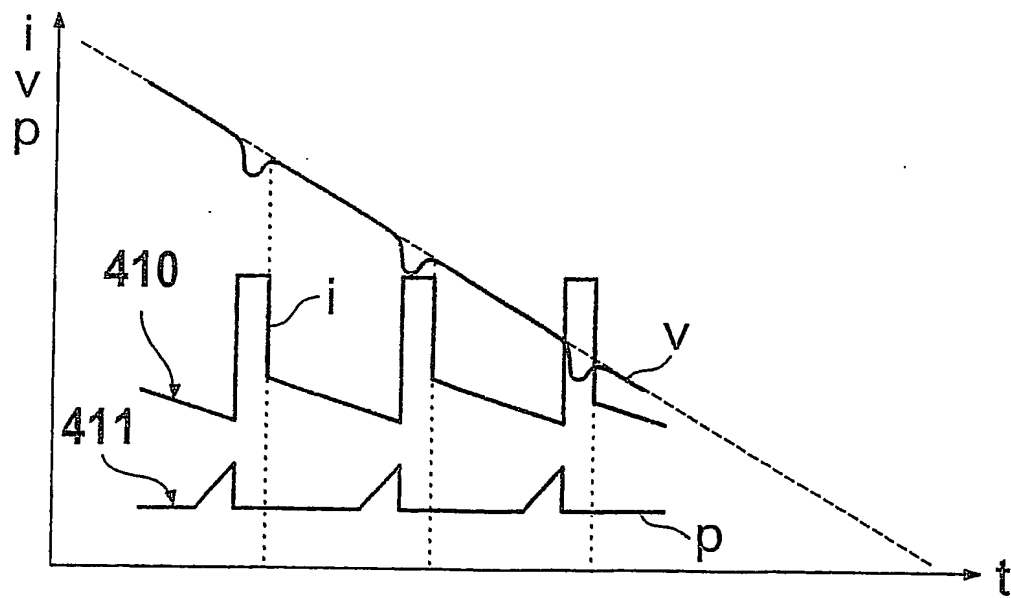
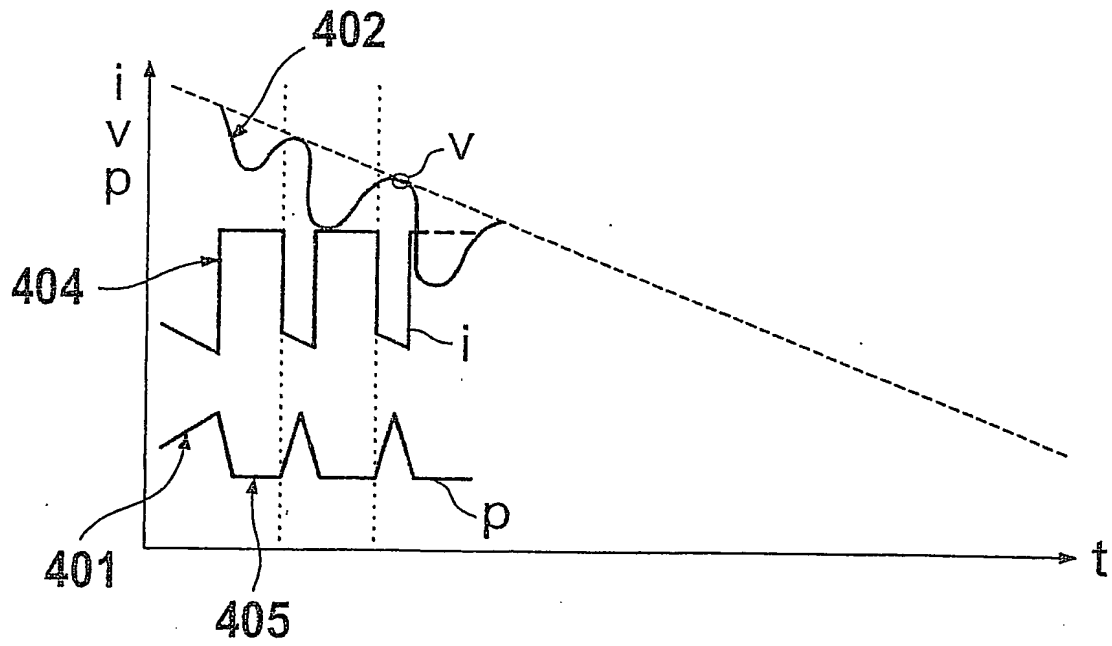
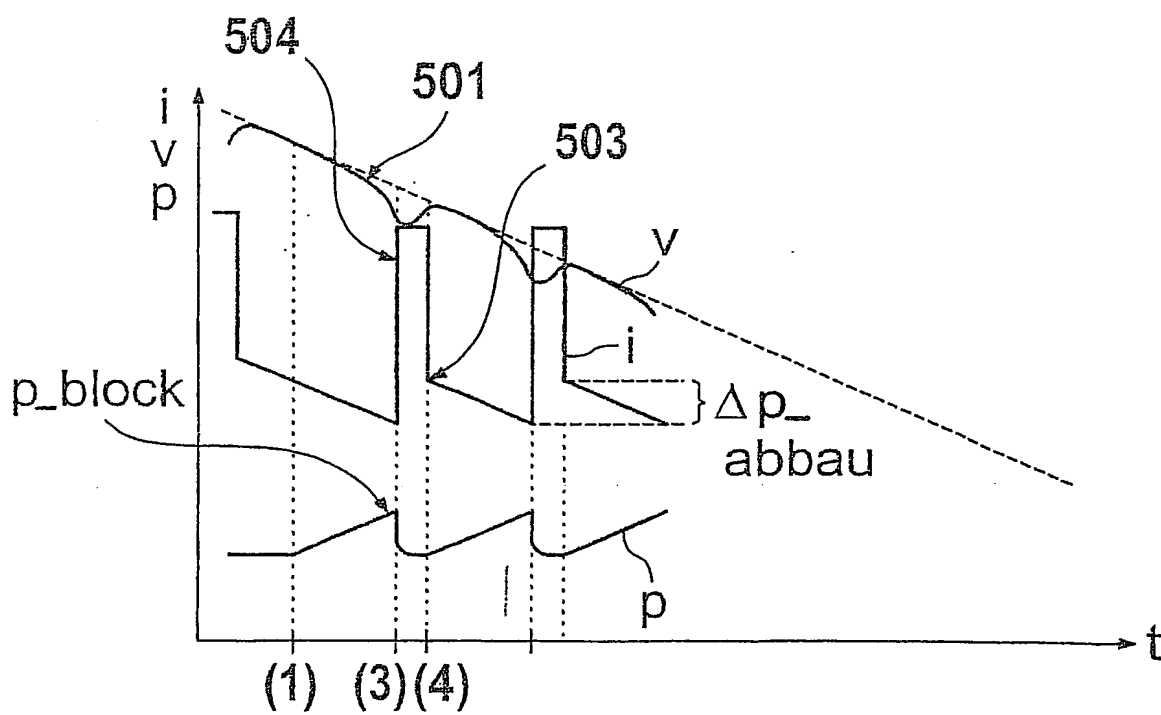


FIG. 4

**FIG. 5**

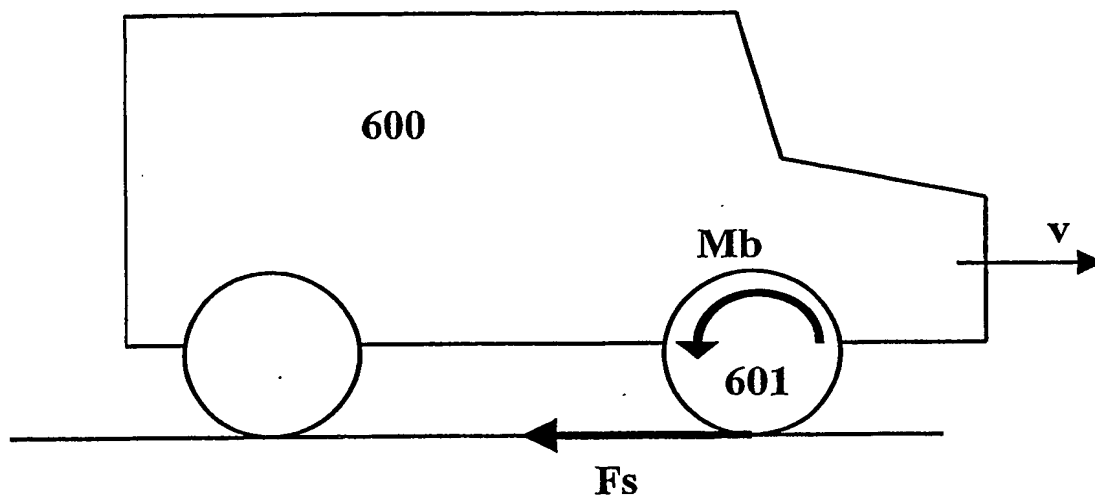


Fig. 6

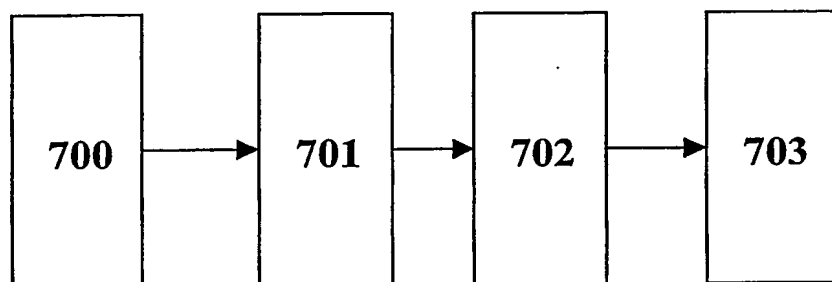
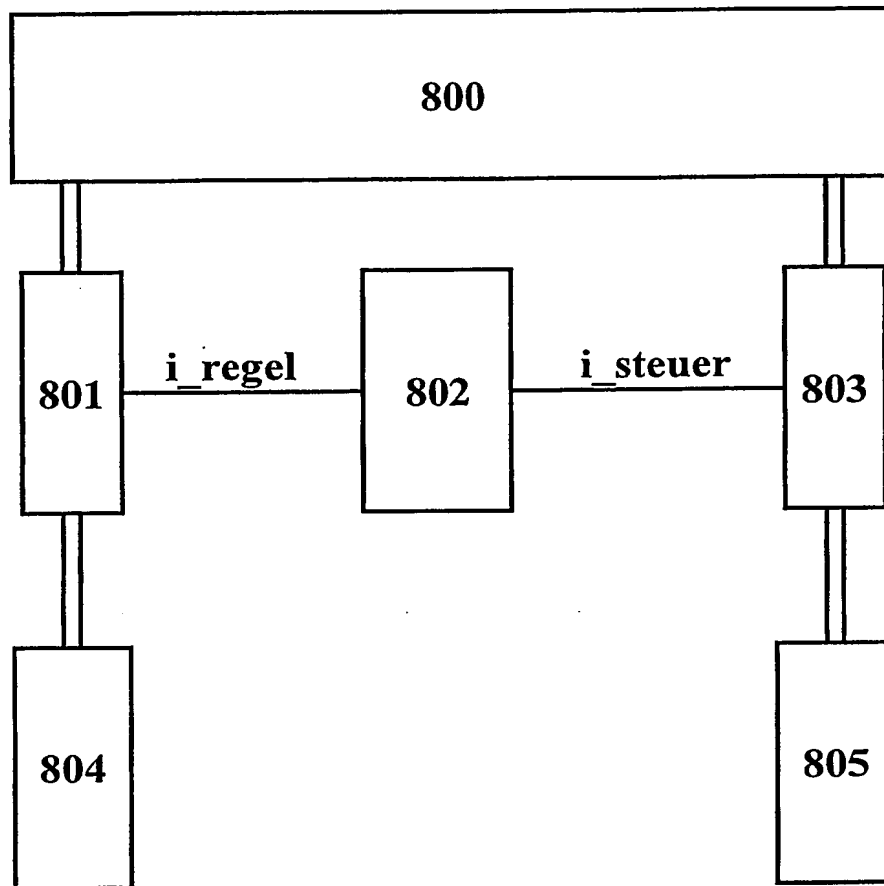


Fig. 7

**Fig. 8**



# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No

PCT/DE 03/02623

**A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER**  
IPC 7 B60T8/00

According to International Patent Classification (IPC) or to both national classification and IPC

## B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (classification system followed by classification symbols)  
IPC 7 B60T

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal, PAJ, WPI Data

## C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to claim No.
A	DE 199 56 553 A (BOSCH GMBH ROBERT) 31 May 2001 (2001-05-31) the whole document ---	1-13
A	DE 100 11 269 A (BOSCH GMBH ROBERT) 13 September 2001 (2001-09-13) column 4, line 46 - line 60 ---	1, 10, 11
A	DE 100 58 976 A (NISSHIN SPINNING) 31 May 2001 (2001-05-31) column 5, line 5 - column 6, line 47 ---	1, 11
A	DE 197 12 889 A (BOSCH GMBH ROBERT) 1 October 1998 (1998-10-01) cited in the application the whole document -----	1, 11

☐ Further documents are listed in the continuation of box C.

☒ Patent family members are listed in annex.

### \* Special categories of cited documents :

- \*A\* document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- \*E\* earlier document but published on or after the international filing date
- \*L\* document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- \*O\* document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- \*P\* document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- \*T\* later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- \*X\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- \*Y\* document of particular relevance; the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art.
- \*G\* document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

12 November 2003

Date of mailing of the international search report

26/11/2003

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Blurton, M

# INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No

PCT/DE 03/02623

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
DE 19956553	A	31-05-2001	DE 19956553 A1	31-05-2001
			FR 2801264 A1	25-05-2001
			JP 2001187566 A	10-07-2001
			US 6546326 B1	08-04-2003
DE 10011269	A	13-09-2001	DE 10011269 A1	13-09-2001
			AU 4045201 A	17-09-2001
			CN 1364125 T	14-08-2002
			WO 0166394 A1	13-09-2001
			EP 1233893 A1	28-08-2002
			JP 2003525813 T	02-09-2003
			US 2003141759 A1	31-07-2003
DE 10058976	A	31-05-2001	JP 2001151098 A	05-06-2001
			DE 10058976 A1	31-05-2001
			US 2001013723 A1	16-08-2001
DE 19712889	A	01-10-1998	DE 19712889 A1	01-10-1998
			WO 9843860 A1	08-10-1998
			EP 0904222 A1	31-03-1999
			JP 2000511494 T	05-09-2000
			KR 2000016008 A	25-03-2000
			US 6273525 B1	14-08-2001

# INTERNATIONALER RESEARCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 03/02623

## A. KLASSIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES

IPK 7 B60T8/00

Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK

## B. RESEARCHIERTE GEBIETE

Recherchiertes Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbole)

IPK 7 B60T

Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen

Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe)

EPO-Internal, PAJ, WPI Data

## C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN

Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	DE 199 56 553 A (BOSCH GMBH ROBERT) 31. Mai 2001 (2001-05-31) das ganze Dokument	1-13
A	DE 100 11 269 A (BOSCH GMBH ROBERT) 13. September 2001 (2001-09-13) Spalte 4, Zeile 46 - Zeile 60	1, 10, 11
A	DE 100 58 976 A (NISSHIN SPINNING) 31. Mai 2001 (2001-05-31) Spalte 5, Zeile 5 - Spalte 6, Zeile 47	1, 11
A	DE 197 12 889 A (BOSCH GMBH ROBERT) 1. Oktober 1998 (1998-10-01) in der Anmeldung erwähnt das ganze Dokument	1, 11

☐ Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen

☒ Siehe Anhang Patentfamilie

\* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen :

\*A\* Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist

\*E\* älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist

\*L\* Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherchenbericht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)

\*O\* Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht

\*P\* Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist

\*T\* Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist

\*X\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden

\*Y\* Veröffentlichung von besonderer Bedeutung; die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist

\*Z\* Veröffentlichung, die Mitglied derselben Patentfamilie ist

Datum des Abschlusses der internationalen Recherche

12. November 2003

Absenddatum des internationalen Recherchenberichts

26/11/2003

Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde

Europäisches Patentamt, P.B. 5818 Patentlaan 2  
NL - 2280 HV Rijswijk  
Tel. (+31-70) 340-2040, Tx. 31 651 epo nl,  
Fax: (+31-70) 340-3016

Bevollmächtigter Bediensteter

Blurton, M

# INTERNATIONALE RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen, die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/DE 03/02623

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument			Datum der Veröffentlichung		Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung	
DE 19956553	A	31-05-2001	DE	19956553 A1		31-05-2001	
			FR	2801264 A1		25-05-2001	
			JP	2001187566 A		10-07-2001	
			US	6546326 B1		08-04-2003	
DE 10011269	A	13-09-2001	DE	10011269 A1		13-09-2001	
			AU	4045201 A		17-09-2001	
			CN	1364125 T		14-08-2002	
			WO	0166394 A1		13-09-2001	
			EP	1233893 A1		28-08-2002	
			JP	2003525813 T		02-09-2003	
			US	2003141759 A1		31-07-2003	
DE 10058976	A	31-05-2001	JP	2001151098 A		05-06-2001	
			DE	10058976 A1		31-05-2001	
			US	2001013723 A1		16-08-2001	
DE 19712889	A	01-10-1998	DE	19712889 A1		01-10-1998	
			WO	9843860 A1		08-10-1998	
			EP	0904222 A1		31-03-1999	
			JP	2000511494 T		05-09-2000	
			KR	2000016008 A		25-03-2000	
			US	6273525 B1		14-08-2001	